

0-793639

На правах рукописи

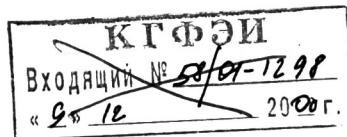
Сорокин Константин Юрьевич

**ФОРМИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
СИСТЕМЫ АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В
РЕГИОНЕ**

Специальность 08.00.05 -
экономика и управление народным хозяйством (региональная
экономика)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Чебоксары 2008



Работа выполнена в ФГОУ ВПО «Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова»

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Рыбаков Лев Николаевич

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Ильдеменов Валентин Игнатьевич

кандидат экономических наук, доцент
Ефремов Леонид Витальевич

Ведущая организация: Волжский филиал ГОУ ВПО Московского
автодорожного института (государственного
технического университета)

Защита состоится 27 декабря 2008 года в 14-00 часов на заседании
диссертационного совета Д 212.301.01 при ФГОУ ВПО «Чувашский
государственный университет имени И.Н. Ульянова» по адресу: 428015, г.
Чебоксары, ул. Университетская, д. 38, корп. 3, ауд. 301.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГОУ ВПО
«Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова».

Автореферат разослан *27 ноября* 2008 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор экономических наук,
профессор



Т.В. Му жавлева

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КФУ



0000802330

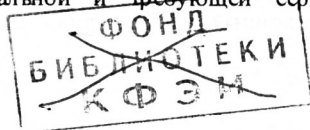
ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Современные экономические преобразования затронули все сферы жизнедеятельности общества, включая и функционирование транспортных предприятий в стране. Существенные изменения произошли и в системе организационно-экономических взаимоотношений между участниками транспортного обслуживания, что потребовало разработки новых подходов к обеспечению эффективного функционирования всего транспортного комплекса.

Экономический рост и объем перевозок тесно взаимосвязаны между собой. В условиях, когда наблюдается экономический рост в стране или в регионе, неизбежно растут и объемы перевозок, которые впоследствии создают благоприятные условия для дальнейшего развития региона.

В современных условиях хозяйствования большинство транспортных организаций стали самостоятельными в своей деятельности. Этому способствовало то, что в период экономических реформ на транспорте были осуществлены первоначальная приватизация и монополизация, переход от прямого административного управления к государственному регулированию субъектов рынка. Вместе с тем, в системе транспортного обслуживания регионов имеется ряд сложных организационно-экономических проблем, что характерно и для Чувашской Республики. На транспорте до сих пор не завершены структурные преобразования. В значительной мере сохранились организационные структуры и экономические механизмы, присущие плановой экономике. Многие транспортные предприятия недостаточно приспособлены к эффективному функционированию в рыночных условиях. Во всех отраслях транспортной системы региона наметились устойчивые тенденции старения основных фондов. Уровень финансирования транспортной отрасли недостаточен. Развитие сети автомобильных дорог региона не соответствует темпам автомобилизации. Высоки показатели транспортной аварийности и негативного экологического воздействия транспорта на окружающую среду. Высоким остается удельный вес транспортно-логистических издержек в ценах товаров конечного потребления, что снижает конкурентоспособность продукции как на внутреннем, так и на внешних рынках. Все эти негативные факторы сказываются в деятельности всей транспортной системы и приводят к снижению эффективности общественного производства.

Проблемы теоретического и экономического обоснования формирования организационно-экономической системы транспортного обслуживания во многом остаются недостаточно исследованными. Это не позволяет эффективно решать проблемы транспортного обслуживания отраслей региональной экономики, остро встает проблема разработки целостной системы организационно-экономического обеспечения автотранспортного обслуживания в регионе, адаптированного к реальным условиям функционирования транспортных предприятий. Поэтому тема диссертационного исследования является практически значимой, актуальной и ~~требующей~~ ^{серьезных} научных разработок.



Степень разработанности проблемы исследования. Общетеоретические и методические основы транспортного обслуживания представлены в трудах ученых зарубежной экономической науки: А.Либермана, П. Уайта, Д. Уирта и др. В период плановой экономики поиском эффективных методов управления занимались отечественные ученые А.Г. Аганбегян, Г.Г. Балаян, В.Ю. Будаев, А.Г. Гранберг, А.И. Добрынин, Б.З. Мильнер и др. По вопросам организации и развития систем транспортного обслуживания широкую известность в 90-е годы XX века получили труды И. Ансоффа, О.С. Виханского, Г. Минцберга, М. Портера.

Эффективному функционированию грузового автомобильного транспорта посвящены труды А.П. Анисимова, А.В. Вельможина, А.Н. Воркута, А.Э. Горева, В.А. Житкова, Ю.М. Неруш, В.Н. Савина, Р.А. Фатхутдинова, М.С. Ходош и др.

Анализу и поиску механизмов совершенствования транспортного обслуживания экономики посвятил свои исследования А.И. Абрамов, С.М. Аболонин, Л.Л. Афанасьев, А.А. Бачурин, В.И. Бережной, В.П. Бычков, Е.В. Будрина, В.Г. Галабурда, Н.Н. Громов, В.С. Лукинский, Л.Б. Миротин, Ы.Э. Ташбаев, Н.А. Троицкая, А.Б. Чубухов и др.

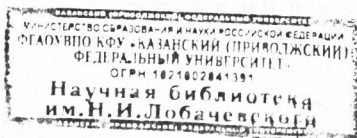
Вопросам оптимизации транспортного обслуживания в разное время занимались такие ученые как А.А. Буров, А.С. Бутов, Е.Н. Воеводский, К.А. Гаринов, В.Н. Зачесов, В.В. Звонков, А.П. Ирхин, В.И. Кожухарь, Я.Я. Эгмий, А.Ф. Луговцов, А.Н. Раховецкий, С.И. Рьпов и др.

Однако, несмотря на наличие несомненных достижений в этой области, непрерывный процесс развития экономики и ее сегодняшнее состояние требуют проведения дальнейших исследований, направленных на формирование новых современных подходов к организации транспортного обслуживания в условиях экономического роста.

Функционирование объектов системы транспортного обслуживания региона в условиях самофинансирования, развития рыночных отношений, предоставления регионам широких возможностей для самоуправления привели к необходимости переосмысления, уточнения и развития ряда теоретических и методологических положений, содержащихся в работах тех ученых, которые при исследовании процессов управления развитием систем транспортного обслуживания акцентировали внимание на региональных особенностях.

Поэтому, несмотря на достаточное количество работ по этим вопросам, в экономической литературе недостаточно фундаментальных трудов, посвященных формированию организационно-экономической системы транспортного обслуживания в новых экономических условиях, а тем более трудов, позволяющих методически обосновать значение транспортного обслуживания в развитии региональной экономической системы.

Целью диссертационной работы является разработка методических подходов по формированию организационно-экономической системы транспортного обслуживания в регионе в условиях перехода экономики страны на инновационный путь развития.



В соответствии с целью исследования были сформулированы следующие задачи:

- определить сущность и значение транспортной системы в социально-экономическом развитии региона;
- проанализировать состояние организационно-экономической системы транспортного обслуживания в регионе и тенденции её развития;
- дать оценку степени влияния внутренних и внешних факторов на развитие транспортной системы региона;
- разработать методический подход к обоснованию транспортных тарифов, как основного инструмента транспортного обслуживания в регионе;
- разработать рекомендации по повышению эффективности транспортного обслуживания региона в условиях усиления конкуренции.

Объектом исследования является система грузового автотранспортного обслуживания в Чувашской Республике.

Предметом исследования являются экономические и организационные отношения, возникающие в ходе транспортного обслуживания потребителей транспортных услуг.

Область исследования соответствует п.5.9 «Исследование тенденций, закономерностей, факторов и условий функционирования и развития региональных социально-экономических подсистем», п.5.19 «Эффективность использования факторов производства; организация и управление производством на предприятиях, отраслях и комплексах в регионах, особенности и закономерности...» Паспорта специальностей ВАК РФ.

Теоретической и методологической основой диссертационного исследования являются труды отечественных и зарубежных ученых-экономистов по проблемам интенсификации, специализации, способам регулирования транспортного обслуживания в условиях переходной экономики, а также законодательные акты и нормативные документы, решения и постановления Правительства РФ; концепции и программы развития транспортного отрасли на различных этапах ее функционирования.

Информационной базой исследования послужили данные государственных статистических органов, в том числе статистические сборники Федеральной службы государственной статистики и её территориального органа по Чувашской Республике, информационные оперативные материалы Администрации Президента ЧР, ведомственная отчетность автотранспортных предприятий Чувашской Республики.

Научная новизна исследования заключается в разработке методических подходов и практических рекомендаций по формированию организационно-экономической системы транспортного обслуживания в регионе на основе оценки ее состояния и влияния на социально-экономическое развитие региона.

Основные элементы научной новизны заключены в следующем:

1. Уточнены сущность и значение транспортной системы в социально-экономическом развитии региона, суть которого заключается в том, что транспорт в условиях рыночной экономики является отраслью обеспечи-

вающей региону мобильность, конкурентоспособность и экономический рост.

2. Проанализировано состояние системы автотранспортного обслуживания в регионе, которое показывает наличие противоречий в экономических отношениях между субъектами транспортного обслуживания, сохранение и преобладание нерыночных механизмов регулирования взаимоотношений между ними.

3. Обоснован и предложен методический подход к комплексной оценке состояния автотранспортного обслуживания в регионе. Суть новизны заключается в более полном учете влияния внутренних и внешних факторов на основе многофакторных регрессионных моделей, позволяющих определить степень влияния на автотранспортное обслуживание в регионе каждого из факторов.

4. Разработаны методические основы по обоснованию транспортных тарифов на перевозку грузов в условиях конкуренции, суть которых состоит в том, что тарифы являясь основным инструментом регулирования и обеспечения конкурентоспособности деятельности автотранспортных предприятий в регионе должны быть гибкими с учетом спроса и предложения на услуги и научно обоснованными с точки зрения обеспечения прибыльности и конкурентоспособности, а также снижения издержек автотранспортных предприятий.

5. Разработаны и предложены рекомендации по повышению эффективности организационно-экономической системы автотранспортного обслуживания в регионе:

- формирование транспортно-логистических систем;
 - авторская программа «Тарифы грузового автотранспорта»;
 - автоматизация расчета транспортных тарифов и др.,
- позволяющих эффективно регулировать спрос и предложение на автотранспортные услуги и повысить их качество.

Практическая значимость результатов исследования. Теоретические и практические результаты проведенного исследования могут быть использованы органами власти и управления при формировании и реализации региональной транспортной политики, в частности при оценке состояния и перспектив развития системы транспортного обслуживания, а также при планировании и прогнозировании социально-экономического развития региона и других субъектов РФ, специалистами автотранспортных предприятий для решения конкретных транспортных задач, также в учебном процессе в вузах, готовящих специалистов для автотранспортных предприятий.

Разработанные методические подходы к обоснованию транспортных тарифов, а также программа «Тарифы грузового автомобильного транспорта» могут быть использованы в практической деятельности специалистами автотранспортных предприятий.

Апробация и внедрение результатов исследования. Содержащиеся в диссертации рекомендации по повышению эффективности организационно-

экономической системы транспортного обслуживания приняты к практическому использованию на автотранспортных предприятиях: ООО «Кооптранс-сервис»; УФПС «Почта России»; ОАО «Автотранспортное предприятие №2»; ООО «Чувашская автотранспортная компания».

Методические подходы к обоснованию транспортных тарифов, а также программа «Тарифы грузового автомобильного транспорта» используются в практической деятельности автотранспортных организаций и предприятий республики.

Основные положения диссертационного исследования обсуждались и получили одобрение на региональных научно-практических конференциях. По теме диссертации опубликовано 14 научных работ общим объемом 5,4 печатных листа (в том числе авторских 4,8 п.л.).

Структура и объем диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы из 118 источников и приложений, содержит 31 таблицу и 4 рисунка.

Основное содержание работы изложено на 154 страницах.

Во введении обосновывается актуальность выбранной темы исследования, определяется цель, предмет, задачи диссертационного исследования, раскрывается научная новизна, практическая значимость и структура работы, представлена апробация результатов исследования.

В первой главе «Сущность и значение системы транспортного обслуживания в социально-экономическом развитии страны» рассмотрено современное состояние системы транспортного обслуживания в России, особенности грузового автомобильного транспорта как важнейшего элемента транспортной системы. Показано, что система транспортного обслуживания - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры. Ее устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации и подъема экономики, ее структурной перестройки, обеспечения целостности и национальной безопасности страны, улучшения условий и уровня жизни населения. В настоящее время транспортная система играет ключевую роль в социально-экономическом развитии страны, а автомобильный транспорт занимает в ней ведущее место. На основе анализа обоснованы предпосылки и необходимость государственного регулирования транспортной деятельности, способствующей повышению социально-экономической эффективности транспортной системы в целом и автомобильного транспорта в частности.

Во второй главе «Анализ и оценка состояния организационно-экономической системы автотранспортного обслуживания в регионе» проведен анализ формирования системы транспортного обслуживания в регионе, определена роль грузового автомобильного транспорта в транспортном обслуживании, раскрыта сущность организационно-экономической системы и дана оценка показателей эффективности автотранспортного обслуживания, учитывающих количественные и качественные показатели внутренней и внешней среды, степень влияния которых оценена с помощью многофакторных регрессионных моделей.

В третьей главе «Направления формирования организационно-экономической системы автотранспортного обслуживания в регионе» обоснована необходимость маркетингового подхода к определению транспортных тарифов и в целом к исследованию рынка транспортных услуг, так как данные проблемы являются приоритетными в условиях высокой конкуренции на рынке автотранспортных услуг. Обоснованы и предложены направления формирования региональных транспортно-логистических систем и организационно-экономических методов управления транспортным обслуживанием в регионе.

В заключении обобщены результаты научного исследования, приведены направления совершенствования организационно-экономической системы автотранспортного обслуживания в регионе и повышения эффективности транспортного обслуживания.

Основное содержание работы

1. Уточнение сущности и значения транспортного обслуживания в социально-экономическом развитии региона. Выявлено, что она является важнейшей составной частью производственной инфраструктуры, а её эффективное функционирование является необходимым условием подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Транспорт является частью производительных сил общества и представляет собой самостоятельную отрасль материального производства, а развитие системы транспортного обслуживания - объективная закономерность рыночного хозяйства, отражающая его потребности в адекватном транспортном обеспечении. Свободное развития личности, нормальное функционирование рынков товаров и транспортных услуг, развитие городов и регионов, расширение международных связей невозможны без стабильно работающей системы транспортного обслуживания.

Для государства транспортная система - это инструмент для решения самого широкого спектра социальных, экономических, политических и оборонных задач. Товаропроизводителям она позволяет повышать конкурентоспособность за счет ускорения доставки товаров и гибкого реагирования на изменение конъюнктуры. Для российских регионов ее развитие является все более важным фактором повышения привлекательности территории для инвестиций и развития производства.

В систему транспортного обслуживания входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт. Основными количественными показателями, характеризующими её состояние, являются объем перевозок грузов (в тоннах) и грузооборот (в тонно-километрах).

В таблице 1 приведена динамика объемов перевезенных грузов по отдельным видам транспорта.

Таблица 1

**Объем перевозки грузов по видам
транспорта общего пользования РФ (млн т)**

Виды транспорта	Годы									
	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Транспорт, всего	18721	8328	7376	7665	7943	8189	8387	8565	8789	8967
в том числе по видам:										
железнодорожный	2140	1028	1047	1058	1084	1161	1221	1273	1310	1344
автомобильный (включая ведомственный)	15347	6786	5878	6125	6348	6468	6568	6685	6790	6900
трубопроводный (нефть и нефте- продукты)	558	309	318	345	385	432	469	482	525	544
морской	112	65	27	24	26	24	18	17	25	27
внутренний водный	562	140	106	113	100	104	111	108	139	152
воздушный	2,5	0,6	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,8	0,7	0,7

Данные таблицы 1 свидетельствуют о том, что за годы проводимых рыночных реформ в транспортной системе России наблюдается значительное снижение объема перевозимых грузов всеми видами транспорта.

Данные таблицы 1 показывают, что ведущее место по объему перевезенных грузов занимает автомобильный транспорт, тогда как по грузообороту его позиции в общем грузообороте по видам транспорта незначительны. Это объясняется тем, что среднесетевая дальность перевозки на железнодорожном транспорте составляет 1200 км, тогда как на автомобильном – только 21 км. В 2007 г. на долю грузового автомобильного транспорта приходилось около 80% объема грузовых перевозок. Перевозки осуществляли 175 тыс. организаций различных отраслей экономики и 170 тыс. индивидуальных владельцев автотранспортных средств. Перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования (включая ведомственный) в 2007 г. составили 6900 млн т, а грузооборот – 205,8 млрд т-км. Характерной особенностью рынка является высокая – свыше 90% - доля перевозок, выполняемых парком нетранспортных организаций.

Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние системы транспортного обслуживания в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития достаточным.

Доля транспортных затрат в себестоимости продукции относительно высока и составляет 15-20% против 7-8% в странах с развитой рыночной экономикой.

На фоне роста спроса на транспортные услуги и еще более значительного его увеличения в прогнозной перспективе в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях сохраняется ряд нерешенных внутренних проблем. Отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы. В период реформ транспорт фактически не рассматривался как единый объект государственного управления. Для первого поколения программ развития транспорта был характерен отраслевой подход. Элементы комплексного планирования развития транспорта, которые применялись в советский период, были утрачены.

Недостаточен технологический уровень транспортных систем. Технико-экономические характеристики большинства эксплуатируемых транспортных средств, в том числе и новых, поставляемых транспортным машиностроением, существенно ниже мирового уровня. В транспортной инфраструктуре наиболее существенно отставание в применении современных транспортных технологий, а также в информатизации транспорта.

Следствием этого на внутреннем рынке наблюдается недостаточное качество предоставляемых услуг, высокий уровень издержек, сохранение недопустимо высоких показателей транспортной аварийности и негативного экологического воздействия транспорта на окружающую среду.

Основополагающим программным документом, определяющим приоритетные базовые направления развития транспортного комплекса страны на долгосрочную перспективу, является «Транспортная стратегия России на период до 2020 года».

Считаем, что положения транспортной стратегии должны стать базой для единого понимания роли транспорта и перспектив его развития органами исполнительной и законодательной власти различных уровней, бизнесом, пользователями транспортных услуг.

При реализации транспортной стратегии транспорт должен не только обеспечить растущий спрос на транспортные услуги, но и стать одним из катализаторов экономического развития и повышения конкурентоспособности российской экономики, важным фактором повышения уровня жизни и развития регионов.

2. Оценка состояния организационно-экономической системы автотранспортного обслуживания в регионе и тенденции её развития.

Транспортная система Чувашской Республики, являясь составной частью транспортно-коммуникационной системы России характеризуется сложной организационной структурой, включающей многочисленные хозяйствующие субъекты автомобильного, железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Сюда относятся транспортные предприятия общего пользования, транспортные подразделения предприятий отраслей региона (ведомственный транспорт), частных предпринимателей.

Особым, управляющим элементом системы являются различные органы государственного регулирования на различных административных уровнях управления.

В организации транспортного обслуживания Чувашской Республики автомобильный транспорт занимает ведущее место, на его долю приходится свыше 40% общего объема перевозок всеми видами транспорта.

Таблица 2

Основные показатели деятельности грузового автомобильного транспорта Чувашской Республики

Показатель	Годы									
	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1. Транспорт общего пользования										
- перевезено грузов, тыс т	10489	7273	2940	3087	2969	2590	2744	2710	2333	3272
- грузооборот, млн т км	415,0	22,5	101,7	112454,6	142,3	102,8	179,3	287,4	284,5	344,8
2. Транспорт организаций всех отраслей экономики										
- перевезено грузов, тыс т	809	361	28022,0	32116,6	29915,4	26626,4	22339,3	19282,1	18014,0	20139,6
- грузооборот, млн т км	229,5	120,8	756,6	1353,5	1531,5	1264,5	1165,0	970,2	909,5	948,6

Из табл.2 видно, что функционирование автомобильного транспорта общего пользования за период 1990-2007 гг. характеризуется значительным снижением основных показателей его работы. Так, объем перевозок грузов транспортом общего пользования с 1990 по 2007 гг. уменьшился в 3,2 раза, грузооборот - в 1,2 раза.

Однако, с 2000 г. наблюдается рост объема грузовых перевозок автомобильным транспортом общего пользования в 1,1 раза, грузооборота в 3,4 раза, увеличился в 1,2 раза грузооборот на транспорте организаций всех отраслей экономики.

Преобладающее развитие автотранспорта в республике предопределяется высоким уровнем развития автодорожной сети и структурой производимой в республике продукции.

Автомобильный парк различных видов грузового автомобильного транспорта и различных форм собственности также является важным показателем, характеризующим уровень транспортного обслуживания.

В Чувашской Республике за период 1990-2007 гг. общий эксплуатационный автомобильный парк увеличился в 1,3 раза. Доля грузовых автомобилей, имеющих решающее значение в транспортном обслуживании, в общем количестве автомобилей составляет 44%.

Значительное влияние на эффективность транспортного обслуживания оказывает качественный состав грузового автомобильного транспорта, который в Чувашской Республике пока нельзя считать удовлетворительным с

точки зрения соответствия коммерческим и техническим требованиям, что отрицательно влияет на предложение услуг грузовых автомобилей.

Автомобильный парк нуждается в обновлении. Так, доля машин со сроком службы свыше 13 лет возросла с 33% в 2000 г. до 55,2% в 2007 г. Такое положение объясняется отсутствием у предприятий отрасли финансовых ресурсов, достаточных для коренной технической реконструкции автомобильного транспорта.

Структура парка грузовых автомобилей не соответствует структуре объема их работы. Это приводит к завышению затрат на транспортное обслуживание и увеличению их доли в себестоимости производства. Решение данных проблем предполагает, прежде всего, необходимость научной проработки вопросов комплектования состава транспортных средств, поскольку состав парка транспортных средств зависит от потребности в перевозках.

Не менее важной является проблема регулирования регионального рынка грузовых автотранспортных услуг, связанная с обеспечением легитимности, эффективности и безопасности деятельности автотранспортных предприятий (операторов рынка). Решение этой проблемы предполагает установление определенных критериальных параметров допуска операторов на рынок. Предлагаемая система регулирования допуска операторов на рынок автотранспортных услуг может быть представлена в виде модели, учитывающей соответствующий перечень профессиональных требований (рис. 1).

Организационно-экономическая система регулирования допуска операторов на рынок с экономической точки зрения призвана обеспечить равные условия конкуренции, равновесие спроса и предложения, формирование оптимальной численности парка грузовых автомобилей, повышение эффективности его использования, поступление налоговых платежей в бюджет, воспроизводство автотранспортной техники и т.д.

В транспортном обслуживании региона существует ряд нерешенных проблем в формировании организационно-экономической системы транспортного обслуживания, что создает определенные трудности как общеэкономического роста региона, так ослабления его позиций в целом. В этих условиях необходима разработка приоритетных направлений транспортного обслуживания, формирование транспортного комплекса региона на основе использования современных подходов, разработки грамотной транспортной стратегии региона.

Для решения этих проблем в «Комплексной программе экономического и социального развития Чувашской Республики на период 2003-2010 годы», в подразделе «Развитие транспорта и логистической инфраструктуры» обозначены основные направления развития транспортного комплекса республики, в частности:

- создание конкурентной среды в сфере перевозок;
- совершенствование организационно-экономического механизма строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог;

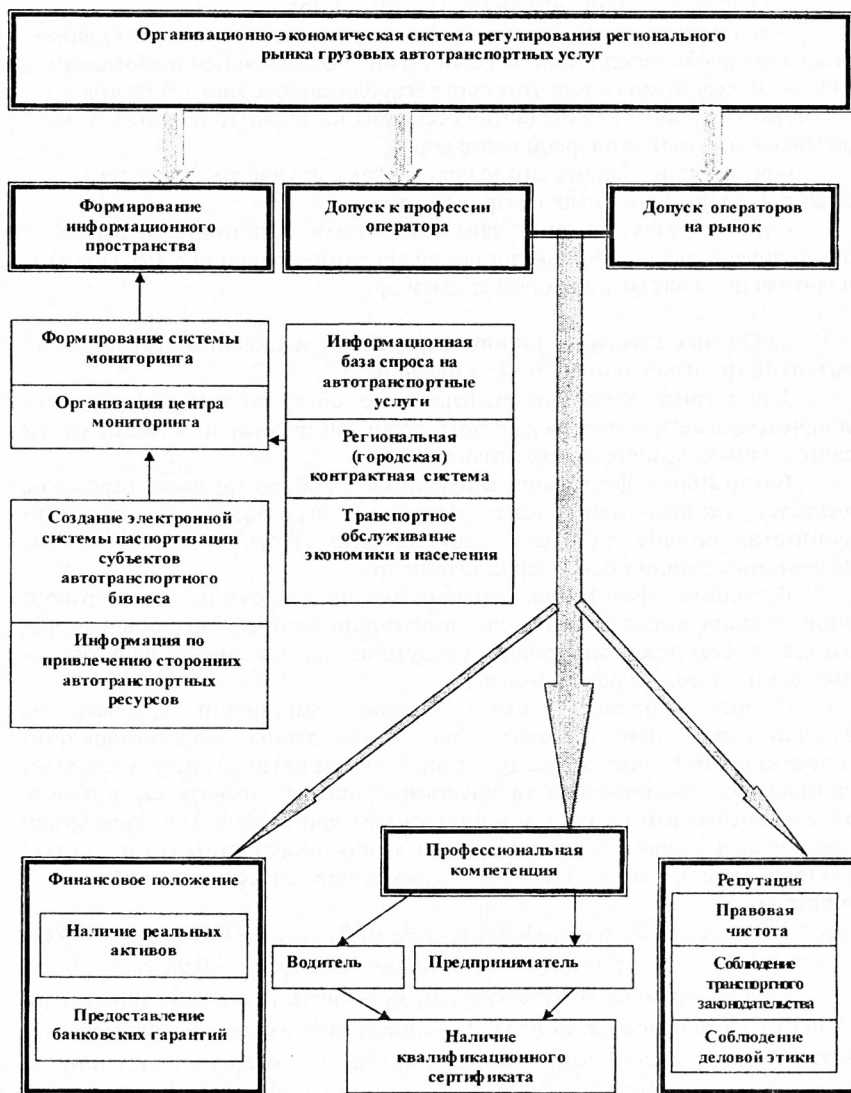


Рис 1. Модель организационно-экономической системы регулирования допуска операторов на рынок грузовых автотранспортных услуг.

- создание современных грузовых терминалов;
- организация комплексных сервисных пунктов обслуживания движения, отвечающих международным стандартам и современным требованиям;
- модернизация и развитие сети республиканских автомобильных дорог, местных дорог для соединения сельских населенных пунктов автомобильными дорогами с опорной сетью дорог;
- развитие логистического комплекса как связующего для системы создающихся логистических центров Поволжья;
- снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду за счет экологически ориентированной государственной политики по защите окружающей среды и др.

3. Оценка степени влияния внутренних и внешних факторов на развитие транспортной системы в регионе.

Для оценки состояния транспортного обслуживания используются количественные и качественные показатели внутренней и внешней среды системы транспортного обслуживания.

Внутренними факторами, влияющими на объем грузовых перевозок, являются: технико-экономические показатели использования грузового автопарка, наличие грузовых автомобилей; степень износа основных фондов; инвестиции в основной капитал и др.

Внешними факторами, влияющими на состояние транспортного обслуживания, являются объем промышленного производства, объем производства сельскохозяйственной продукции, протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием и др.

С целью оценки влияния каждого факторного признака на результативный нами проведен (на основе данных автопредприятий) корреляционный анализ между каждым факторным и результативным признаками, что позволило количественно оценить тесноту связи между объемом перевезенных грузов и факторными признаками. При этом будем предполагать линейный характер связи между результативным и каждым факторным признаком. Получены следующие значения коэффициента корреляции:

$r_{yx1} = 0,99$; $r_{yx2} = 0,9$; $r_{yx3} = -0,99$; $r_{yx4} = -0,97$; $r_{yx5} = -0,98$; $r_{yx6} = -0,78$;
 $r_{yx7} = -0,83$; $r_{yx8} = -0,91$; $r_{yx9} = -0,81$; $r_{yx10} = 0,78$; $r_{yx11} = -0,98$; $r_{yx12} = 0,98$,

где x_1 – количество автомобилей, x_2 – численность работников, x_3 – степень износа основных фондов, x_4 – инвестиции в основной капитал, x_5 – коэффициент технической готовности, x_6 – коэффициент выпуска автомобилей на линию, x_7 – коэффициент использования грузоподъемности, x_8 – коэффициент использования пробега, x_9 – продолжительность простоя под погрузкой-разгрузкой, x_{10} – протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, x_{11} – объем производства промышленной продукции, x_{12} – объем производства сельскохозяйственной продукции.

Таким образом рассчитанные коэффициенты корреляции показывают сильную прямую связь между объемом перевозок и факторами: $x_1, x_2, x_4, x_{10}, x_{12}$ и сильную обратную связь между объемом перевозок грузов и факторами: $x_3, x_5, x_6, x_7, x_8, x_9$.

Степень влияния этих факторов на объемы грузовых перевозок можно оценить, построив многофакторные регрессионные модели. Построение таких моделей позволит количественно оценить влияние различных факторов на грузовые перевозки.

В качестве результирующего признака нами принят объем перевозок грузов (тыс. тонн). Поскольку количество факторных признаков изначально равнялось двенадцати, получаем следующую зависимость:

$$V = a_0 + a_1x_1 + a_2x_2 + \dots + a_{12}x_{12} \quad (1)$$

Из двенадцати факторных признаков нами была исследована регрессионная зависимость между объемом грузовых перевозок и таких внутренних факторов развития транспортной системы региона, как среднесписочное количество автомобилей, степень износа основных фондов, инвестиций в основной капитал, коэффициент технической готовности, в результате чего была получена следующая регрессионная модель

$$V = 529,317 + 1,848x_1 - 4,160x_2 - 0,319x_3 + 256,33x_4 \quad (2)$$

где x_1 - наличие рабочих грузовых автомобилей, штук;

x_2 - степень износа основных фондов;

x_3 - инвестиции в основной капитал,

x_4 - коэффициент технической готовности.

Таким образом, мы выявили основные внутренние факторы, влияющие на состояние грузовых перевозок. Влияние каждого фактора на объем грузовых перевозок можно определить количественно, рассчитав коэффициенты эластичности. Коэффициент эластичности показывает, на сколько процентов в среднем изменится значение результативного признака при изменении факторного признака на 1%. Для нашей модели получены следующие значения коэффициентов эластичности:

$$\varepsilon_{x_1} = 0,348; \varepsilon_{x_2} = -0,157; \varepsilon_{x_3} = 0,130.$$

Следовательно, при увеличении x_1 (наличие рабочих грузовых автомобилей) на 1%, объем перевозок (V) возрастет на 0,348; если увеличится степень износа основных фондов (x_2) на 1%, то объем перевозок грузов (V) уменьшится на 0,157; с увеличением инвестиций в основной капитал (x_3) на 1%, объем перевозок (V) возрастет на 0,13, если увеличится коэффициент технической готовности (x_4) на 1%, то объем перевозок (V) возрастет на 0,282.

Аналогичным образом построены модели влияния внешних факторов на грузовые перевозки, в результате получена следующая регрессионная модель:

$$V = -1,409 + 0,395x_1 + 0,234x_2, \quad (3)$$

Следовательно, изменение объема грузовых перевозок зависит от таких внешних факторов как объем производства промышленной продукции (x_1) и объем производства сельскохозяйственной продукции (x_2).

Влияние каждого внешнего фактора можно определить количественно, рассчитав коэффициенты эластичности. Для нашей модели получены следующие значения коэффициентов эластичности: $\mathcal{E}_{x_1} = 0,306$; $\mathcal{E}_{x_2} = 1,343$. Следовательно, если изменится значение фактора x_1 (объем производства промышленной продукции) на 1%, то на 0,306% изменится значение объема перевозок; если изменится значение фактора x_2 (объем производства сельскохозяйственной продукции), то значение V изменится на 1,343%.

4. Разработка методических подходов по обоснованию транспортных тарифов, как основного инструмента регулирования транспортного обслуживания в регионе.

Как экономическая категория транспортные тарифы являются формой цены за продукцию транспорта. Их применение должно обеспечивать:

- возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли транспортному предприятию;
- возможность покрытия транспортных расходов покупателю транспортных услуг.

Выявлено, что одним из существенных факторов, влияющих на выбор перевозчика, является стоимость перевозки. Борьба за клиентов, неизбежная в условиях конкуренции, также может вносить коррективы в транспортные тарифы, поскольку умелое регулирование уровня тарифных ставок, различных сборов позволяет стимулировать спрос на дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов.

При назначении цен на транспортные услуги рассчитывается прежде всего их себестоимость, которая должна рассматриваться как нижняя граница цены, а также средние цены на рынке подобных услуг и предельная платежеспособность потребителя, которые определяют верхнюю границу цены.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности.

На автомобильном транспорте для определения стоимости перевозки грузов используют следующие виды тарифов:

- сдельные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на условиях платных автоотно-часов;
- тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями;
- тарифы из километрового расчета;
- тарифы за перегон подвижного состава (из одного пункта до другого);
- договорные тарифы.

Тарифы устанавливаются для каждой марки подвижного состава, так как даже в одинаковых условиях эксплуатации себестоимость перевозки, закладываемая в тариф, у автомобилей разных марок неодинакова.

Размер средней тарифной ставки определяется из соотношения

$$T = C + П \quad (4)$$

где T – тарифная ставка;

C – себестоимость перевозок;

$П$ – прибыль перевозчика.

Себестоимость перевозок имеет большое значение при оценке автотранспортной деятельности, поскольку оказывает решающее влияние на финансовое состояние перевозчика: чем ниже себестоимость, тем лучше его финансовое состояние. Снижение себестоимости способствует снижению тарифов и увеличению спроса на транспортные услуги.

Предлагается следующая методика определения величины по временного тарифа (за один час работы) для грузовых автомобилей:

$$T_{\text{повр}} = 3 + H_p + \text{НДС} \quad (5)$$

где $T_{\text{повр}}$ – по временный тариф за один час работы, руб.;

3 – эксплуатационные затраты по автомобилю, руб.;

H_p – норматив рентабельности, %;

НДС – налог на добавленную стоимость.

Поскольку основу тарифа составляет себестоимость перевозок, то при определении его размера сначала производят расчет себестоимости.

Себестоимость перевозки груза можно определить по формуле:

$$3 = 3_t + 3_{\text{см}} + 3_{\text{вш}} + 3_{\text{зч}} + 3_{\text{м}} + 3_{\text{ав}} + 3_{\text{зп}} + 3_{\text{сс}} + 3_{\text{н}} \quad (6)$$

где 3_t – затраты на приобретение топлива, руб.;

$3_{\text{см}}$ – затраты на приобретение смазочных материалов, руб.;

$3_{\text{вш}}$ – затраты на восстановление шин, руб.;

$3_{\text{зч}}$ – затраты на запасные части для ТО и ремонта автомобиля, руб.;

$3_{\text{м}}$ – затраты на материалы, руб.;

$3_{\text{ав}}$ – затраты на амортизационные отчисления, руб.;

$3_{\text{зп}}$ – затраты на заработную плату водителя, руб.;

$3_{\text{сс}}$ – затраты на социальное страхование, руб.;

$3_{\text{н}}$ – накладные расходы, руб.

Снижение себестоимости перевозок является важным средством для снижения тарифов и, таким образом, привлечения дополнительных клиентов. Основные методы снижения себестоимости заключаются в повышении производительности подвижного состава за счет увеличения количества груза, перевозимого за одну езду, сокращения непроизводительных простоев и холостых пробегов, повышения скорости движения. Снижение затрат достигается также за счет экономии автомобильного топлива, использования более нового и совершенного подвижного состава, уменьшения накладных расходов и сокращения вспомогательного персонала автотранспортного предприятия.

С целью облегчения расчетов по обоснованию транспортных тарифов разработана авторская программа «Тарифы грузового автомобильного транспорта» автоматизирующая процесс расчета тарифов. Данная программа нашла применение на автотранспортных предприятиях республики (имеются акты внедрения).

5. Разработка рекомендаций по повышению эффективности транспортного обслуживания в регионе в условиях усиления конкуренции.

За годы проводимых реформ автомобильным транспортом накоплен опыт рыночного ведения хозяйства, что обеспечило довольно быстрое оживление деятельности и выход из кризисной ситуации предприятий автомобильного транспорта. Обеспечить устойчивую реализацию перспектив и ускорить дальнейшее прогрессивное развитие отрасли способны продуманная государственная транспортная политика и законодательное обеспечение транспортной деятельности.

Современное состояние автомобильного транспорта России и наличие в его развитии множества проблем предопределяет усиление государственного воздействия на эту отрасль экономики.

На наш взгляд существуют вполне объективные предпосылки, оправдывающие вмешательство государственных органов в деятельность «субъектов транспортного рынка»:

- транспорт является важнейшим элементом производственно-социальной инфраструктуры и находится в «блоке» с другими инфраструктурными отраслями: энергетикой, связью, материально-техническим снабжением, социальным обеспечением, которые при любом экономическом механизме являются объектом постоянного контроля со стороны государства;

- необходимость поддержания общественной безопасности как с точки зрения безопасности дорожного движения, так и для гарантий функционирования экономики и ликвидации чрезвычайных происшествий;

- на транспорте отмечается высокий уровень естественного монополизма;

- жесткая конкуренция на рынке автоперевозок.

Исходя из этих предпосылок государственное регулирование в автотранспортной сфере должно быть направлено на:

- недопущение возникновения правовых и административных барьеров в процессах перевозки и оказания сопутствующих услуг;

- совершенствование правовых основ автотранспортной деятельности;

- обеспечение безопасности;

- поддержание в работоспособном состоянии опорной инфраструктуры;

- выработку и контроль соблюдения правил конкуренции и условий доступа к инфраструктуре;

- выработку и контроль выполнения стандартов безопасности транспортных процессов и воздействия автотранспорта на окружающую среду;

- обеспечение развития автотранспортной инфраструктуры и т.д.

Сферами, в которых государство должно стимулировать и поддерживать соответствующие изменения, должны стать:

- развитие конкуренции на рынке транспортных услуг;

- создание условий для инноваций.

На региональном и местном уровне должны разрабатываться и

применяться такие методы регулирования, как контроль ценообразования и применения тарифов, налоговые льготы (в пределах местных налогов), покрытие текущих убытков предприятий, занимающихся социально-значимым производством, финансирование транспортной инфраструктуры региона (частично), что невозможно без вмешательства государства.

Эффективность деятельности автотранспортных предприятий по оказанию транспортных услуг в значительной степени определяется функционированием маркетинговой системы. Маркетинг в транспортной сфере имеет свою специфику, поэтому проведение маркетинговых исследований на рынке автотранспортных услуг, на наш взгляд, должны включать следующие направления: исследование рынка автотранспортных услуг, исследование клиентуры, исследование конкуренции, анализ текущего положения предприятия на рынке транспортных услуг, исследование цены, исследование системы стимулирования сбыта, рекламы, исследование качества транспортного обслуживания и т.д.

На основе проведения маркетинговых исследований, с помощью метода SWOT-анализа нами дана оценка текущего состояния автотранспортных предприятий на рынке транспортных услуг.

Повышение качества транспортных услуг, на наш взгляд, может быть достигнуто за счет: использования современных транспортных средств, сокращения времени, надежностью и экономичностью доставок, степенью безопасности и сохранности грузов, гибкой ценовой политикой, использованием информационных технологий при доставке грузов, профессионализмом обслуживающего персонала и т.д.

Одним из важнейших мероприятий обеспечивающих качество транспортного обслуживания, является организация логистики транспортно-экспедиционного обслуживания. В настоящее время необходимо переходить от разовых экспедиционных операций к комплексному транспортно-экспедиционному обслуживанию, когда клиент получает весь объем экспедиционных услуг, осуществляемый экспедиторами при доставке грузов по методу от двери до двери и точно в срок. При этом ускоряется доставка грузов, автотранспортные предприятия освобождаются от многочисленных несвойственных операций по сдаче и приемке грузов, оформлению перевозочной документации и расчетов, что позволяет предприятиям существенно сократить расходы на транспортное обслуживание и повысить качество предоставляемых услуг.

Организационно-экономическая система регулирования рынка автотранспортных услуг и организационно-экономический механизм функционирования транспортно-логистической системы позволяют сформировать организационно-экономическую систему функционирования рынка автотранспортных услуг, что в конечном итоге является предпосылкой формирования цивилизованного рынка автотранспортного обслуживания (рис. 2).



Рис.2. Модель формирования цивилизованного рынка автотранспортного обслуживания региона

Цивилизованный рынок автотранспортного обслуживания в регионе позволит:

- сократить транспортные издержки и совокупные затраты товародвижения;
- повысить эффективность использования автотранспортных средств;
- рационально сочетать административные и экономические инструменты регуляторов рынка автотранспортного обслуживания;

Считаем, что реализация комплекса мер позволит повысить эффективность организационно-экономической системы транспортного обслуживания региона в целом и качество транспортного обслуживания в частности, сможет обеспечить как прямой экономический эффект от развития самой транспортной системы, так и косвенный эффект, получаемый в других отраслях экономики Чувашской Республики от развития транспорта, а также решение насущных социально-экономических проблем в регионе.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

**Статьи в рецензируемых научных журналах и изданиях,
рекомендованных ВАК Министерства образования и науки
Российской Федерации**

1. Сорокин, К.Ю. Региональные аспекты транспортного обслуживания / К.Ю.Сорокин // Вестник Чувашского университета. Научный журнал. - Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. Вып. 1. – 0,5 пл.

Статьи в прочих научных изданиях

1. Сорокин, К.Ю. Маркетинг на рынке автотранспортных услуг / К.Ю. Сорокин; Т.С. Сорокина // Потребительская кооперация - социально-ориентированная система. Тезисы докладов научно-практической конференции 27-28 января 2000 года, г.Чебоксары. Часть III. – Чебоксары: Салика, 2000. – 91 с. – 0,06 п.л.(в соавторстве-0,12 п.л.) .

2. Сорокин, К. Ю. Автотранспортное предприятие как субъект рыночных отношений / К. Ю. Сорокин // Сборник научных статей преподавателей и аспирантов. Выпуск XIV. - Чебоксары: Руссика, 2000. – 418 с. – 0,3 п.л.

3. Сорокин, К. Ю. Рынок автотранспортных услуг / К. Ю. Сорокин // Сборник научных статей преподавателей и аспирантов. Часть 1. Выпуск XVI. – Чебоксары: Салика, 2002. – 379 с. – 0,31 п.л.

4. Сорокин, К. Ю. Качество транспортного обслуживания в рыночных условиях / К. Ю. Сорокин // Потребительская кооперация: социальная инициатива и ответственность: Материалы научно-практической конференции, посвященной 90-летию Московского университета потребительской кооперации 15 октября 2003 г. – Чебоксары: Руссика, 2003. – 588 с. – 0,31 п.л.

5. Сорокин, К. Ю. Транспортная система страны как составляющая единой рыночной системы / К. Ю. Сорокин // Проблемы повышения социальной эффективности деятельности потребительской кооперации в условиях глобализации: Материалы итоговой научно-практической конференции. Часть 1. – Чебоксары: Руссика, 2004. – 624 с. – 0,31 п.л.

6. Сорокин, К. Ю. Управление качеством сервиса транспортных услуг как фактор повышения конкурентоспособности автотранспортного предприятия системы потребительской кооперации / К.Ю.Сорокин; Т.С. Сорокина // Проблемы повышения социальной эффективности деятельности потребительской кооперации в условиях глобализации: Материалы итоговой научно-практической конференции. Часть 1. – Чебоксары: Руссика, 2004. – 624 с. – 0,25 п.л. (в соавторстве – 0,5 п.л.).

7. Сорокин, К.Ю. Маркетинговый анализ деятельности автотранспортного предприятия / К.Ю.Сорокин // Сборник научных статей докторантов, аспирантов и соискателей. Выпуск 4. – Чебоксары: Руссика, 2005. – 845с.– 0,56 п.л.

8. Сорокин, К.Ю. Логистика как инструмент маркетинга /К.Ю.Сорокин; Т.С. Сорокина // Сборник научных статей докторантов, аспирантов и соискателей. Выпуск 4. – Чебоксары: Руссика, 2005. – 845 с. – 0,31 пл (в соавторстве – 0,62).

9. Сорокин, К. Ю. Стратегические приоритеты транспортной системы в рыночных условиях / К. Ю. Сорокин // Перспективы развития и духовно-нравственные основы социально-экономической деятельности потребительской кооперации: Материалы межвузовской научно-практической конференции. 26-27 января 2005 г. Часть 1. – Чебоксары: Руссика, 2005. – 718 с. – 0,31 пл.

10. Сорокин, К. Ю. Особенности построения тарифов на услуги автомобильного транспорта / К. Ю. Сорокин // Повышение эффективности социально-экономической деятельности потребительской кооперации на основе улучшения использования кадрового потенциала: Межрегиональная научно-практическая конференция, посвященная 175-летию потребительской кооперации России 26-27 января 2006 г. Часть 1. – Чебоксары, 2006. – 730 с. – 0,37 пл.

11. Сорокин, К. Ю. Себестоимость транспортных услуг и пути их снижения / К. Ю. Сорокин // Совершенствование подготовки кадров для системы потребительской кооперации на основе развития инноваций и качества: материалы межрегиональной научно-практической конференции, посвященной 45-летию Чебоксарского кооперативного института Российского университета кооперации /25-26 января 2007 г./ – Чебоксары: ЧКИ РУК, 2007. – 733 с. – 0,25 пл.

12. Сорокин, К.Ю. Пути повышения эффективности использования автомобильного транспорта потребительской кооперации / К.Ю.Сорокин // Материалы международной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава, сотрудников, аспирантов и студентов кооперативных вузов стран СНГ по итогам научно-исследовательской работы в 2006г. «Кооперация в решении задач по реализации национальных проектов в развитии общества», 22 апреля 2007. – М.: ФГОУ ВПО РГАУ – МСХА им.К.А.Тимирязева, 2007. – 334 с. – 0,31 пл.

13. Сорокин, К. Ю. Маркетинговая деятельность на рынке автотранспортных услуг /К.Ю.Сорокин // Интеграция науки и практики как механизм эффективного развития экономики: межвузовская научно-практическая конференция, посвященная 95-летию Российского университета кооперации, 29 января 2008 г. – Чебоксары, 2008. – 0,31 пл.

Формат 60x84/16. Бумага офсетная.
Печать оперативная. Тираж 100 экз. Заказ № 414.

Отпечатано в типографии Чувашского госуниверситета
428015 Чебоксары, Московский проспект, 15

10 ~